Рекомендуемая цена: 499 р.

СОБЕРИТЕ ВАЗ-2101 «Жигули»

ВСЯ ИСТОРИЯ САМОЙ ЛЮБИМОЙ СОВЕТСКОЙ МАШИНЫ

СБОРКА МОДЕЛИ

№ 10

ВАЗ-2101: ОБЩЕЕ УСТРОЙСТВО

МЕТАЛЛИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2618-7248

9 772618 724302 00010

hachette

16+ КОЛЛЕКЦИЯ ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

КУПИТЕ ВСЕ ВЫПУСКИ И СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ВАЗ-2101

Соберите ВАЗ-2101 «Жигули» 16+
Выпуск 10, 2018

РОССИЯ
Учредитель: ООО «Бауэр Медиа»
Главный редактор: Фрид Мария Александровна
Адрес учредителя, редакции: 127015, г. Москва, ул. Вятская, 49, стр. 2
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя:
127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220, Москва, а/я 40
Отдел обслуживания клиентов:
8 – 800 – 200 – 72 – 12
По техническим вопросам обращайтесь по адресу: info@hachette-kollektsia.ru
Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций
Свидетельство ПИ № ФС 77 – 70621 от 03.08.2017 г.
Распространение: ООО «ТДС»
E-mail: tds@bauermedia.ru

БЕЛАРУСЬ
Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк», г. Минск, ул. Сурганова, 57 Б, офис 123.
Тел.+ 375-17-331-94-27 (41).

КАЗАХСТАН
Распространение: ТОО «КазПресс»
Республика Казахстан, г. Алматы
Тел.: (+7 727) 250-21-64

УКРАИНА
Учредитель и издатель:
ООО «Ашетт Коллексьон Україна»
Юридический адрес:
ул. Шелковичная, д. 42-44, оф. 15 В
г. Киев, 01601
Распространение:
ООО «Эдипресс Украина»
ул. Димитрова, 5, корп. 10а,
г. Киев, 03680
тел.: (+380 44) 498-98-83

Отпечатано в типографии:
LSC COMMUNICATIONS
Ul. Bema 2 C
27200 Starachowice
POLAND

Тираж: 16 500 экз.
Цена: 499 р.

Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Редакция оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.
Периодическое издание.

В каждом номере журнала часть модели и инструкция по сборке. Не продавать отдельно. Коллекция для взрослых. Содержит мелкие детали. Режущие края. Модель для сборки. Продукт предназначен для конструкторов-моделистов, не является игрушкой. Фотографии не служат для точного описания товара.

© 2018 Hachette Collections, France
© 2018 Ашет Коллекция
© 2018 Ашетт Коллексьон Україна

Воспроизведение материалов в любом виде, полностью или частями, запрещено.
Все права защищены.

Подписано в печать: 09.08.2018.
Дата выхода в свет: 08.11.2018.

Фотографии и иллюстрации:
Стр. 6 (вверху), 7 (в середине) © фотобанк Лори;
Стр. 6 (внизу), 7 (внизу), 8 © РИА Новости;
Стр. 9, 10 (вверху), 11 (вверху, внизу справа) © Dreamstime;
Стр. 19 (внизу) © AKG.

ВАЗ-2101 «Жигули»

СБОРКА МОДЕЛИ 3

Сборка коробки передач

«ЖИГУЛИ»: КУЛЬТОВАЯ МАРКА 6

ВАЗ-2101: общее устройство

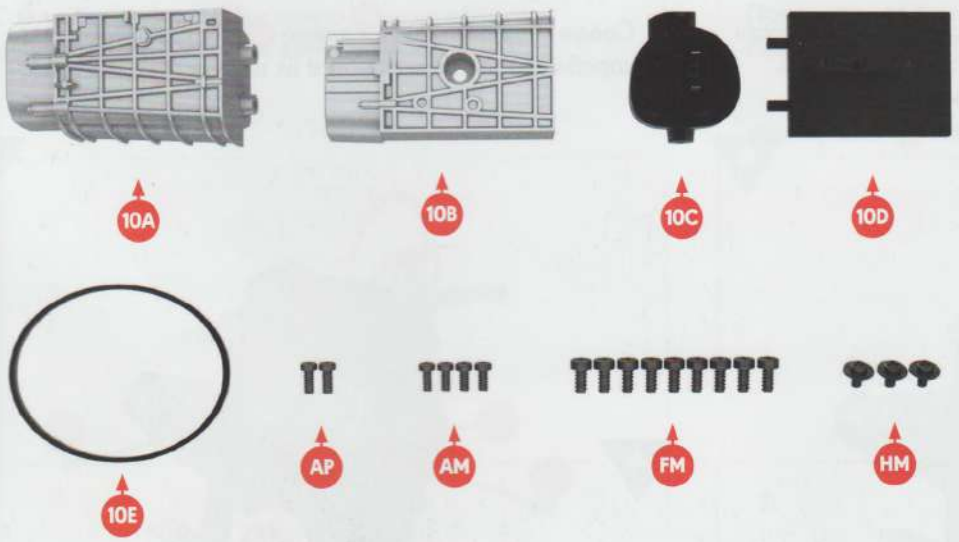
МИРОВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ 9

«Ситроен 2CV»: 40 лет популярности

Узнайте больше о коллекции на сайте:
www.vaz2101-collection.ru

Сборка коробки передач

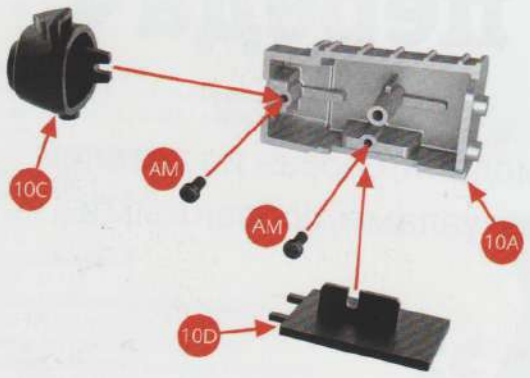
Продолжите работу над двигателем вашей модели, собрав из деталей этого номера коробку передач и соединив ее с узлами, собранными ранее в номерах 6, 7, 8, 9.



- 10A Левая часть картера коробки передач
- 10B Правая часть картера коробки передач
- 10C Задняя крышка коробки передач
- 10D Поддон коробки передач
- 10E Ремень привода вентилятора, водяного насоса и генератора
- AP Винт M1,7 × 4 мм (2 шт.)
- AM Винт M1,7 × 3,5 мм (4 шт.)
- FM Винт M2,0 × 4 мм (9 шт.)
- HM Винт M1,7 × 3 × 5 мм (3 шт.)

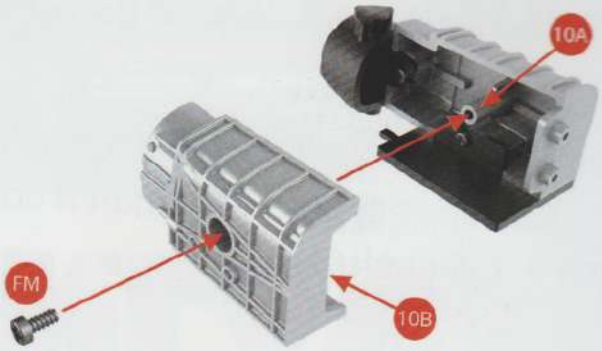
Схемы сборки

1



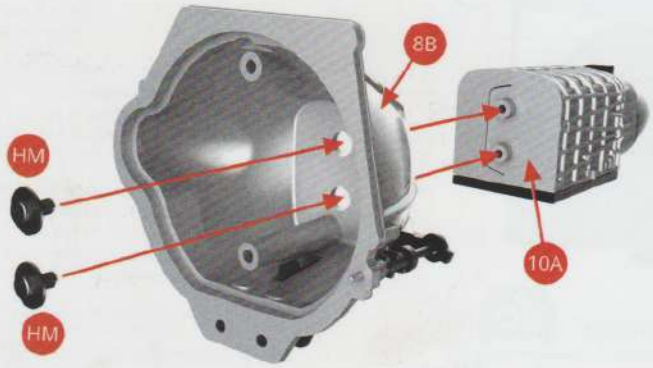
Присоедините поддон коробки передач 10D к левой части картера коробки передач 10A и закрепите винтом AM. Присоедините заднюю крышку коробки передач 10C к левой части картера коробки передач 10A и закрепите винтом AM.

2



Соедините правую 10B и левую 10A части картера коробки передач и скрепите их винтом FM.

3

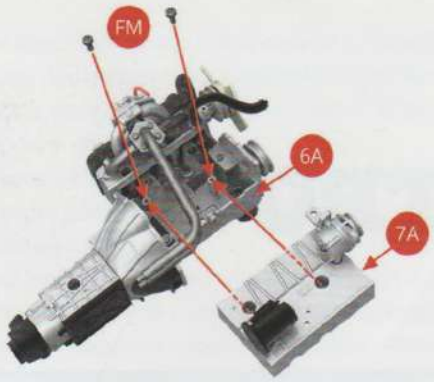


Соедините картер сцепления 8B с левой частью картера коробки передач 10A и скрепите их двумя винтами HM.

4

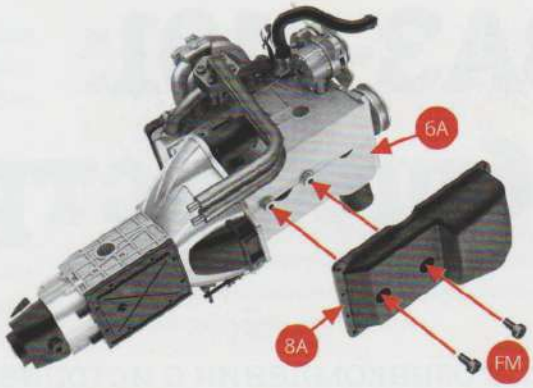
Соедините картер сцепления 8B с крышкой картера сцепления 8G и закрепите двумя винтами FM.

5



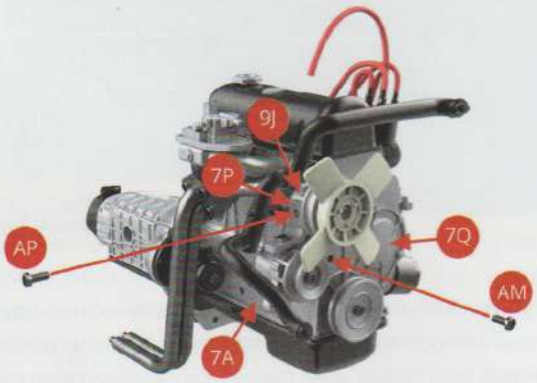
Соедините правую 7A и левую 6A части блока цилиндров и скрепите их двумя винтами FM.

6



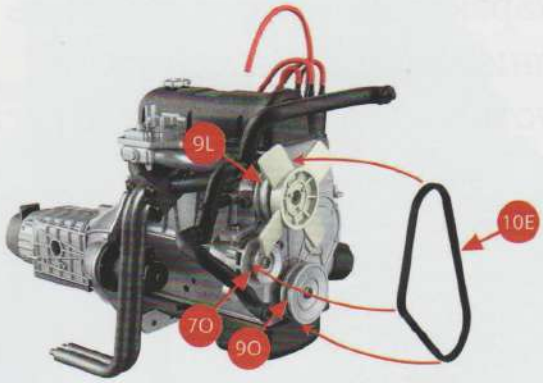
Присоедините масляный картер 8A к левой части блока цилиндров 6A и закрепите двумя винтами FM.

7



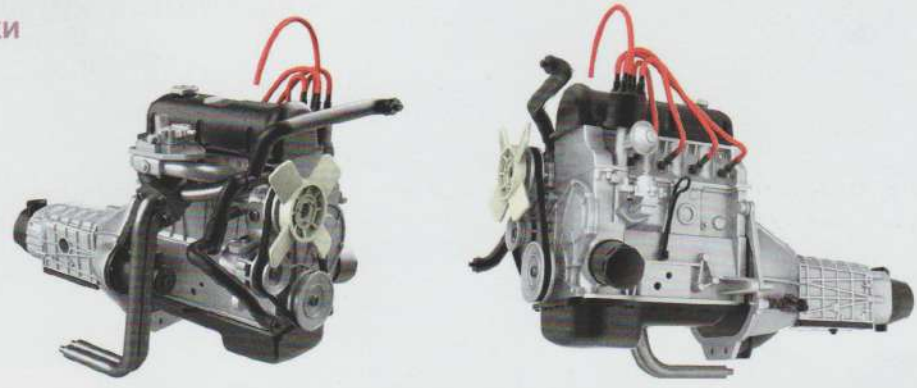
Прикрепите кронштейн генератора 7P к водяному насосу 9J винтом AP.
Прикрепите крышку привода механизма газораспределителя 7O к правой части блока цилиндров 7A винтом AM.

8



Наденьте ремень привода вентилятора, водяного насоса и генератора 10E на шкив вентилятора 1 9L, шкив коленчатого вала 1 9O и шкив ремня генератора 7O.

Вид узла после сборки



Отложите оставшиеся детали для последующих этапов сборки.

ВАЗ-2101: общее устройство

После ознакомления с историей появления автомобиля ВАЗ-2101 есть все основания для того, чтобы поподробнее разобраться в его конструкции и эксплуатационных характеристиках и обратить внимание на особенности устройства его узлов и агрегатов.

Автомобиль ВАЗ-2101 в СССР часто использовали для дальних поездок.

Рабочий ВАЗа на производстве. Тольятти. 1973 год.

ВАЗ-2101 «Жигули» - это легковой автомобиль первой группы малого класса с четырехдверным цельнометаллическим кузовом седан. Компоновка автомобиля выполнена по классической схеме с расположением двигателя впереди и задними ведущими колесами (передние колеса - управляемые). Колесная формула автомобиля - 4 × 2 (4 колеса, из них 2 ведущие). Конструкция автомобиля включает в себя двигатель с системами смазки, охлаждения и питания; систему зажигания двигателя и электрооборудование автомобиля; силовую передачу; ходовую часть; органы управления и кузов.

«Пламенный мотор»

В передней части автомобиля ВАЗ-2101 установлен четырехтактный карбюраторный четырехцилиндровый рядный двигатель внутреннего сгорания рабочим объемом 1,198 л. Двигатель развивает максимальную мощность в 62 л. с. при 5600 об/мин. коленчатого вала. Максимальный крутящий момент, развиваемый на коленчатом валу двигателя, составляет 8,9 кгсм при 3400 об/мин. Контрольный расход топлива на 100 км пробега в летних

условиях для обкатанного автомобиля с полной нагрузкой, движущегося на высшей передаче с постоянной скоростью 80 км/ч, не превышает 8 л. Емкость топливного бака составляет 39 л, что обеспечивает пробег без заправки около 400 км.

Нормальный тепловой режим работы двигателя, а также отопление и вентиляция салона обеспечиваются системой охлаждения двигателя и отопителем кузова.

Крутящий момент от двигателя передается к задним ведущим колесам механизмами силовой передачи, в которую входят однодисковое сухое сцепление с гидравлическим приводом, четырехступенчатая коробка передач, карданная передача с промежуточным и основным карданными валами и промежуточной опорой, а также задний ведущий мост с конической гипоидной главной передачей, двухсателлитным дифференциалом и двумя ведущими полуосями полуразгруженного типа.

Механизмы управления

Механизмы управления, к которым относятся рулевое управление и тормоза, служат для изменения направления движения, торможения автомобиля и удержания его в неподвижном состоянии.

Все четыре колеса

Передний мост автомобиля имеет независимую бесшкворневую подвеску колес на поперечных качающихся нижних и верхних рычагах с двумя цилиндрическими пружинами, двумя телескопическими гидравлическими амортизаторами и стержневым пружинным стабилизатором поперечной устойчивости, предназначенным для уменьшения крена автомобиля на поворотах.

Жесткая балка заднего моста связана с кузовом автомобиля четырьмя продольными реактивными штангами и одной поперечной штангой. Задний мост подвешен на двух цилиндрических пружинах и двух телескопических амортизаторах.

Колеса автомобиля - дисковые штампованные со съемными декоративными колпаками. На колеса монтируют шины диагонального или радиального типа с камерами.

Выжимной подшипник корзины сцепления ВАЗ-2101.

Главный конвейер ВАЗа. Тольятти. 1973 год.

Автомобили «Лада» проходят испытания. 1972 год.

На автомобиле ВАЗ-2101 используется левое расположение рулевого механизма. Глобоидный червяк с двухгребневым роликом рулевого механизма размещен в алюминиевом картере. Привод от центральной сошки рулевого механизма к управляемым колесам осуществляется через симметричные и независимые поперечные тяги управления.

Автомобиль оборудован двумя независимыми системами тормозов. Рабочая тормозная система имеет гидравлический привод к колесным тормозным механизмам, управляется педалью подвесного типа и действует на все колеса. Система стояночного и запасного (аварийного) торможения – ручной тормоз, который управляется рычагом, установленным на полу между передними сиденьями, и действует только на задние колеса. На передних колесах установлены дисковые колодочные тормоза, а на задних – барабанные колодочные тормоза со специальным регулятором давления.

Да будет свет!

Электрооборудование автомобиля выполнено по однопроводной схеме, в которой отрицательные выводы источников и потребителей электроэнергии соединены с массой, выполняющей функцию второго провода. Номинальное напряжение в сети – 12 В. Источниками постоянного тока являются аккумуляторная батарея и установленный на двигателе генератор переменного тока.

Электрическая энергия используется для зажигания рабочей смеси в цилиндрах двигателя, пуска двигателя с помощью стартера, внешнего и внутреннего освещения, световой сигнализации о торможении и повороте. Потребителями электроэнергии являются также датчики давления масла в двигателе и температуры охлаждающей жидкости в головке блока цилиндров, указатель уровня топлива в баке и т. д.

Основными приборами наружного освещения являются фары, подфарники, боковые указатели поворотов, задние фонари, катафоты и фонарь освещения номерного знака.

Автомобиль оборудован комбинацией приборов, состоящей из объединенных в одном корпусе спидометра со счетчиком пройденного пути, указателя уровня топлива в баке с лампой резерва топлива и указателя температуры жидкости в системе охлаждения двигателя. Кроме того, комбинация приборов имеет еще шесть контрольных ламп.

Совещание в цеху ВАЗа. Тольятти. 1973 год.

«Ситроен 2CV»: 40 лет популярности

Во Франции «Ситроен 2CV» сыграл ту же роль, что и «Форд-Т» в США или «Фольксваген-жук» в Германии, – обеспечил автомобилизацию страны. Неказистый с виду «Ситроен 2CV» давал массу поводов для шуток: «Гадкий утенок», «Застекленная качалка», «Зонтик на колесах», «Де-шво» («Две лошадки»). Насмешливые французы полюбили эту машину и продолжали ее выпускать и покупать сорок лет!

Любимец французов «Ситроен 2CV».

В середине 1930-х годов генеральный директор фирмы «Ситроен» Пьер Буланже пришел к выводу, что автомобиль постепенно перестает быть привилегией обеспеченных классов. На повестку дня встал вопрос создания простого в производстве и обслуживании и недорогого автомобиля, который могла бы себе позволить французская семья со средним достатком. Разработку проекта поручили талантливому инженеру А. Лефевру, и в 1938 году он его завершил. А в мае следующего года были собраны первые машины, получившие обозначение 2CV.

Появление на свет

Машина произвела фурор. Необычными были дизайнерские решения: боковые двери с каждой стороны открывались «бабочкой» и крепились к центральной стойке, а внутри сиденья подвешивались к крыше, как гамаки. Технических новшеств было не меньше: двухцилиндровый оппозитный двигатель мощностью всего 8 л. с., привод только на передние колеса. Гидравлические тормоза тоже устанавливались лишь на передние колеса. Задние колеса оснащались обыкновенным ручником. Горизонтальные пружины передней и задней подвесок разгружали друг друга, так как упирались в общий резиновый буфер. Специально смонтированные на каждом колесе грузы гасили колебания. В целях экономии машину оснастили лишь одной фарой, а для облегчения конструкции (и, соответственно, уменьшения

расхода бензина) сделали складную брезентовую крышу, что стало поводом для многочисленных насмешек. Поговаривали, что складная крыша предусмотрена для того, чтобы высокий мсье Буланже мог сидеть в автомобиле в любимом цилиндре. И вообще, крыша нужна только на случай дождя, как и зонтик.

Потрясающий дебют «Гадкого утенка»

Из-за Второй мировой войны проект серийного производства «Ситроен 2CV» задержался на целых десять лет. В послевоенные автомобили 2CV были внесены некоторые усовершенствования и изменения: машину снабдили второй фарой, многие алюминиевые детали заменили железными, мощности мотора прибавили целую лошадиную силу, а водяное охлаждение двигателя заменили воздушным. Установили новую коробку передач и электростартер, задний мост оснастили гидравлическими тормозами, поставили другие стеклоочистители и колеса.

Впервые широкой публике 2CV был представлен на Парижском автосалоне 6 октября 1948 года. И хотя автомобиль обращал на себя внимание в первую очередь своим непрезентабельным видом, однако его ждало неожиданно блестящее будущее: «самый безобразный лимузин мира»

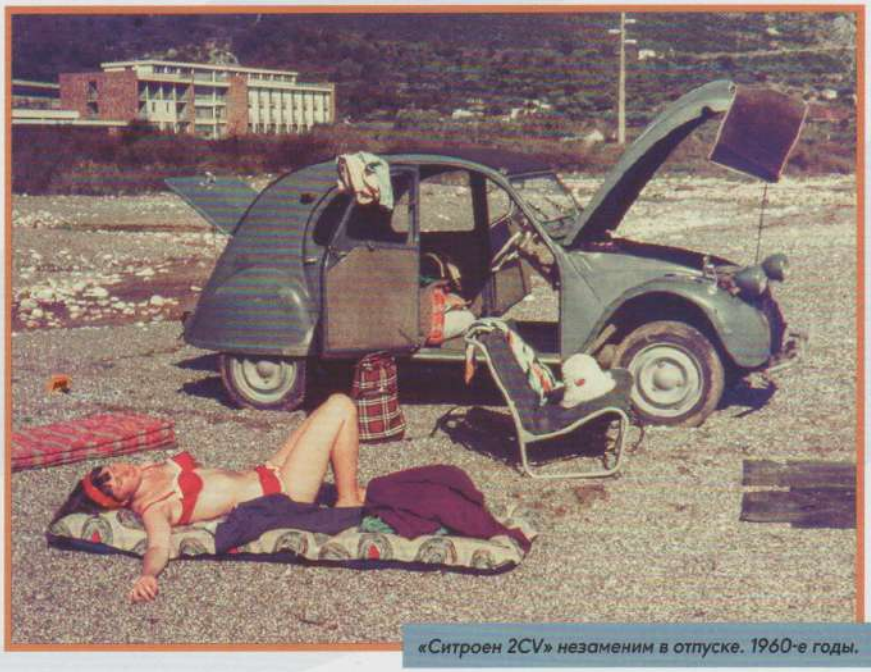
«Ситроен 2CV» на дорогах Италии.

постепенно приобретал все бóльшую популярность. Успех продаж «Де-шво» превзошел все ожидания – за несколько первых месяцев образовалась очередь на машину длиной на несколько лет вперед. При перепродаже подержанная машина стоила дороже новой, поскольку покупателю не приходилось ждать. Были увеличены производственные мощности с 4 машин в день в 1949 году до 400 в 1950-м.

«Ситроен 2CVS» принимает участие в автокроссе.

«Застекленная качалка» покоряет Европу

Секрет оказался прост: «застекленная качалка» была удобна в эксплуатации. И хотя динамика была весьма посредственной, но зато двигатель был очень экономичным – расходовал меньше 5 л на 100 км, – что позволяло путешествовать без дозаправки. Оригинальная подвеска была плавной, а для сельских дорог очень пригодился регулируемый в широких пределах дорожный просвет. Это и вызвало рост спроса на «Ситроен 2CV». А несколько нелепый дизайн и вошедшие в привычку шутки над ним стали основой узнаваемости бренда и рекламного продвижения на почве поистине всенародной любви к семейной машине.



«Ситроен 2CV» незаменим в отпуске. 1960-е годы.

Люкс, джип и «тянитолкай»

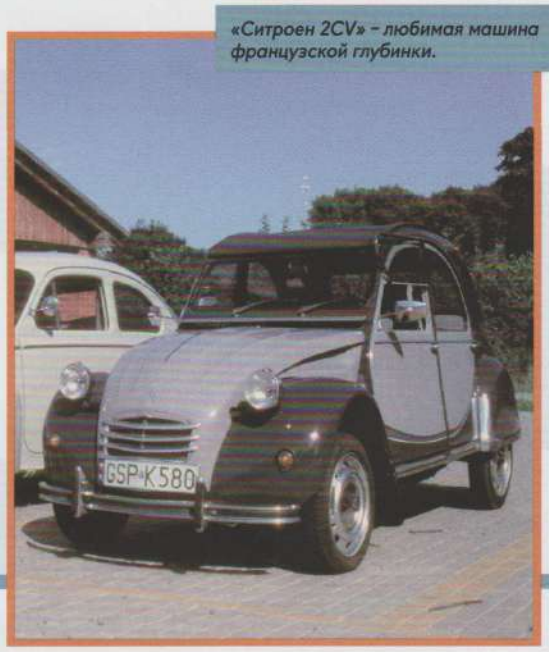
Базовая модель автомобиля постоянно совершенствовалась, появлялись новые модификации. В 1954 году машины получили новый двигатель большей мощности (12 л. с. при 3500 об/мин). В 1963 году мощность мотора возросла до 16,5 л. с., а в 1967-м – до 28,5 л. с. Отдельно стоит упомянуть необычную модификацию «Ситроен Сахара», созданную в 1958 году, на которую устанавливались два двигателя мощностью по 14 л. с. – спереди и сзади кузова автомобиля. Примечательно, что оба мотора этого «тянитолкая» независимо друг от друга приводили во вращение «свою» пару колес! Уже в 1951 году начали выпускать грузовые фургоны на базе 2CV, и «Дешво» стал настоящей «рабочей лошадкой». В 1967 году появилась модель «Ситроен Диана», которую сама фирма продвигала как 2CV в исполнении «люкс». Через год с конвейера сошел «Мехари» – джип с пластиковым кузовом, прямой потомок «застекленной качалки». Позже на базе 2CV был выпущен другой джип – «Ситроен FAF». Последние модификации 2CV появлялись даже в начале 1980-х годов и были востребованы.

Долгожитель

В 1988 году основное производство автомобиля «Ситроен 2CV» перенесли из Франции в Португалию, где он выпускался до 1990 года. Всего было выпущено 3 872 583 автомобиля «Ситроен 2CV», а кроме того – еще 1 246 306 небольших грузовичков на его базе и несколько миллионов более поздних модификаций – общий выпуск составил 8 756 688 машин!

Сабрина и Роланд Мишо пересекли Африку на «Ситроен 2CV Zafric» в 1960–1962 годах.

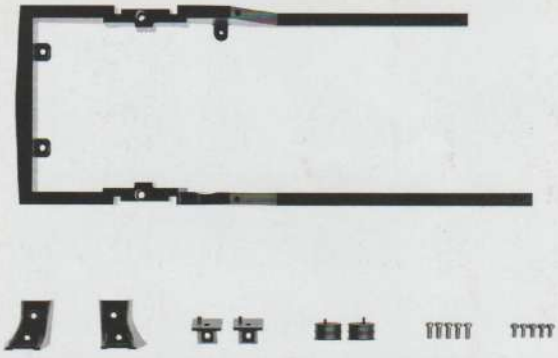
«Ситроен 2CV» – любимая машина французской глубинки.



В НОМЕРЕ 11

- СБОРКА ОПОР ДВИГАТЕЛЯ И КРЕПЛЕНИЕ ЛОНЖЕРОНА
- ВАЗ-2101: ОБЩЕЕ УСТРОЙСТВО КУЗОВА

ДЕТАЛИ НОМЕРА:



- ПЕРЕДНИЙ ЛОНЖЕРОН
- ПЕРЕДНЯЯ ЛЕВАЯ ОПОРА ДВИГАТЕЛЯ
- ПЕРЕДНЯЯ ПРАВАЯ ОПОРА ДВИГАТЕЛЯ
- КРОНШТЕЙН ОПОРЫ ДВИГАТЕЛЯ
- РЕЗИНОВАЯ ПОДУШКА ОПОРЫ ДВИГАТЕЛЯ
- ВИНТЫ

ООО «Ашет Коллекция». Юридический адрес: 127015, г. Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2 © 2018 Ашет Коллекция. © 2018 Hachette Collections. Коллекция предназначена для взрослых. Модель для сборки. Фотографии не служат для точного описания товара. ИЗГОТОВЛЕНО ПО ЛИЦЕНЗИИ ПАО «АВТОВАЗ».

В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ!